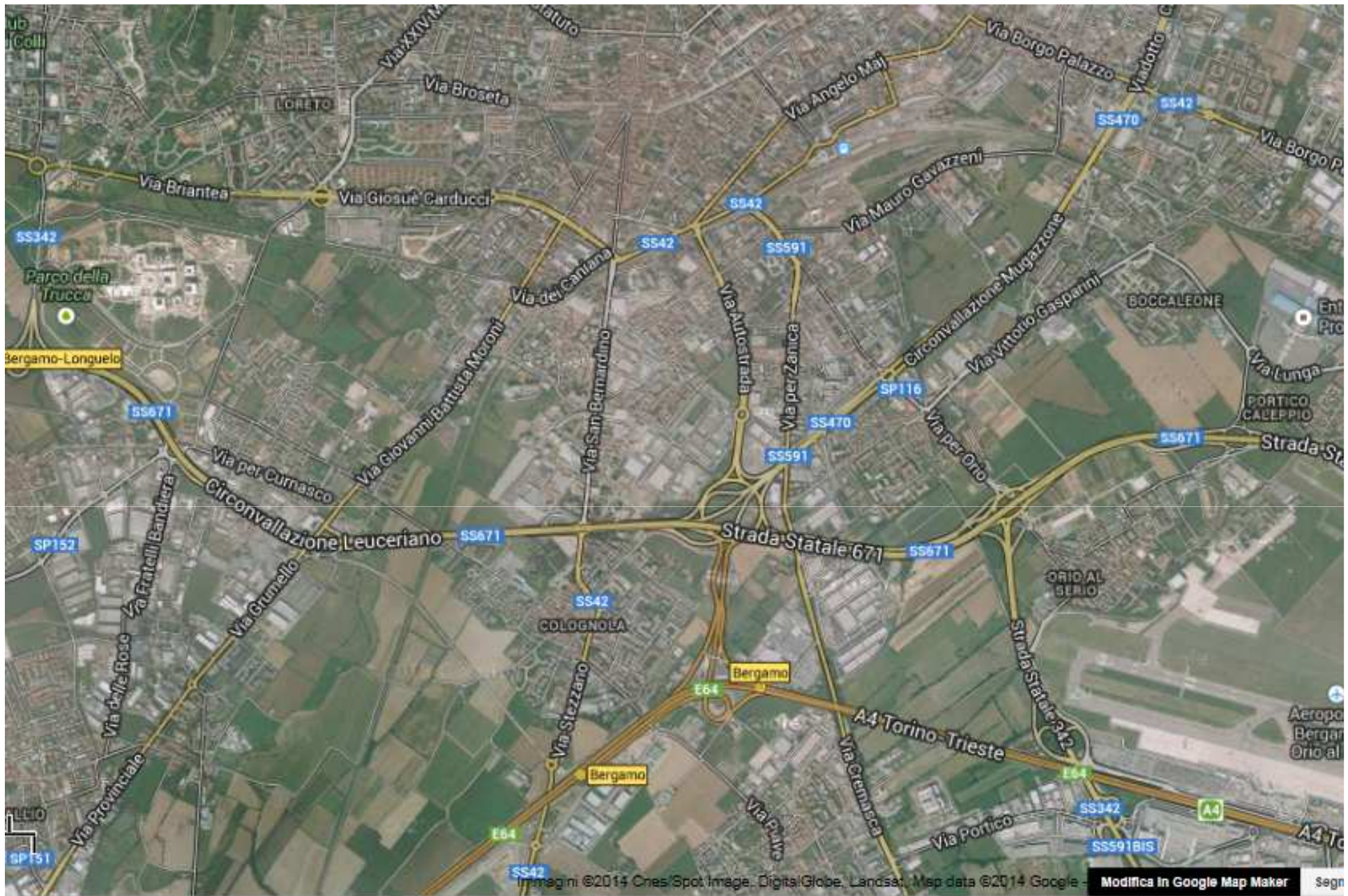


Associazione “Colognola per il suo futuro a.p.s.”

Osservazioni alla Procedura di VIA per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2015-2030 dell'aeroporto “Il Caravaggio” di Bergamo presentate dall'Associazione *Colognola per il suo futuro a.p.s.* che sintetizzano la nostra storia

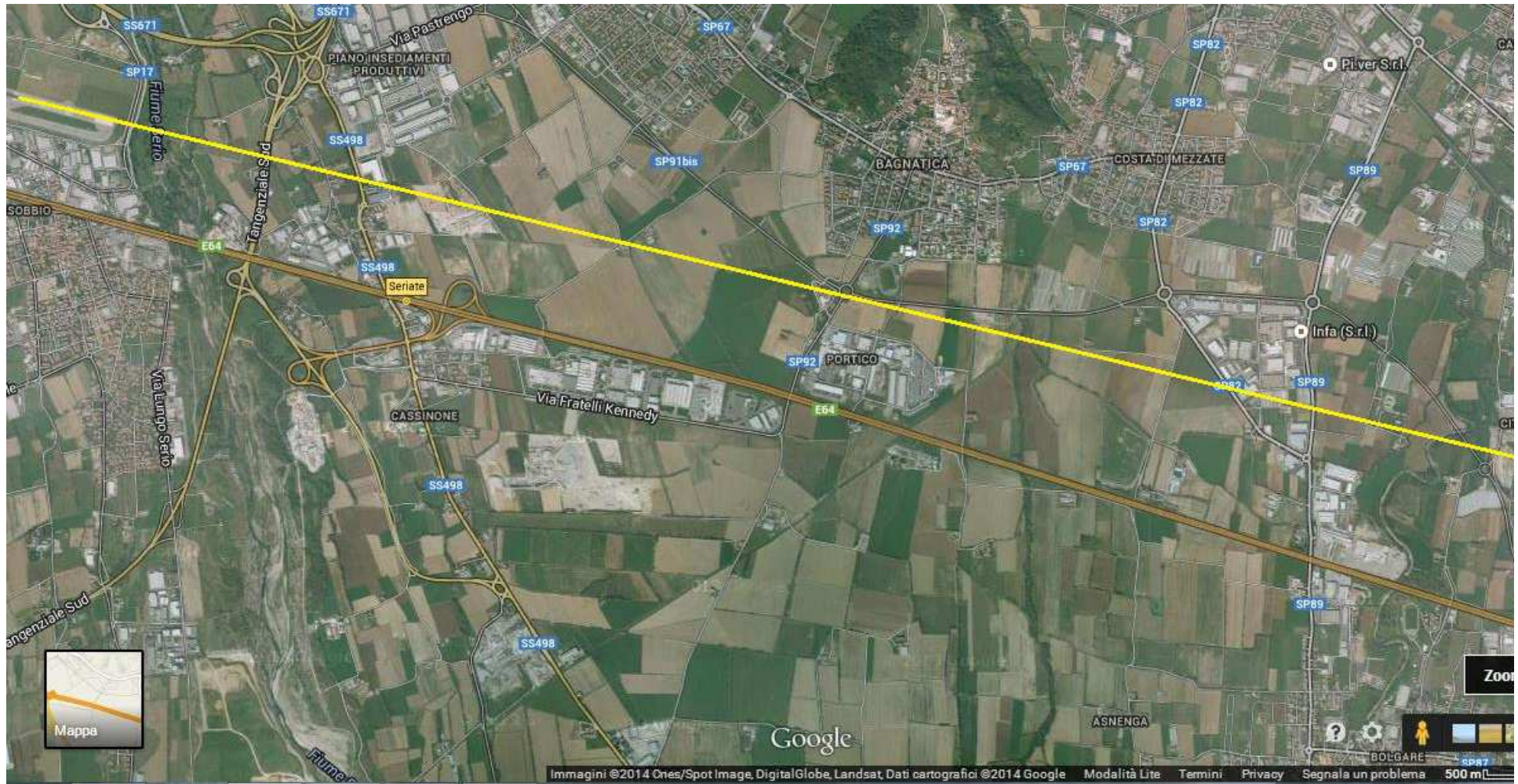
Orio al Serio: l'aeroporto in città

- L'aeroporto di Orio al Serio **fu concepito** inizialmente **come un “city airport”**, capace di dare respiro più ampio alla provincia di Bergamo, senza tuttavia snaturarla.
- Purtroppo, negli ultimi 12 anni, lo sviluppo esponenziale dello scalo ha fagocitato una parte del territorio, minacciando l'ambiente e compromettendo la vivibilità dei paesi e quartieri circostanti, su cui grava ora una **pesante “servitù”**, che rischia di soffocarli.



Ad ovest dello scalo c'è la città con i suoi popolosi quartieri

Le aree ad EST dello scalo di ORIO sono meno antropizzate.



Il decreto VIA 2003 prevedeva lo sviluppo verso tali zone.



Scala 1: 22,000

Da un decollo che segue l'asse della pista Colognola non è interessata, così come il nuovo ospedale

0 |-----| 559 m

Note:

Ad Ovest, il quartiere più penalizzato dai decolli è Colognola, pur non essendo in asse della pista.

Previsioni PSA 2001: Colognola non interferita

S.A.C.B.O. S.p.A. - Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio
Studio di Impatto Ambientale Integrazioni e chiarimenti [Rich. Min. Amb. 16/7/2002]

Estensione superfici territoriali [km²]:

	60	65	70	75
LVA 24H	9.47	4.02	2.13	1.27
LVA D	5.13	2.16	1.21	0.69
LVA N	17.01	7.45	3.27	1.73

Orio al Serio: Compresa tra le isofoniche a 60 e 70 dBA

Colognola: Non interferita, tangente isofonica 60 dBA

Azzano S.Paolo: Marginalmente interferita dalla isofonica 60 dBA

Grassobbio: Isofonica a 60 dBA a sud dell' A4, estremo nord interno alla curva 70 dBA

Cassinone: Parzialmente interferita dalle isofoniche a 60, 65 e 70 dBA

Casa Altina: Marginalmente interferita dalla isofonica 60 dBA

Il 3° aeroporto italiano si fa spazio in una città

- **«Il Caravaggio» dista solo 3.000 mt. dal centro di Bergamo e poche centinaia di mt. dalle prime abitazioni: esso è inserito in un **contesto densamente urbanizzato.****
- **Il territorio bergamasco è fortemente condizionato da una conformazione orografica che non permette un'adeguata ventilazione e quindi la dispersione delle sostanze inquinanti dovute al traffico e alla elevata antropizzazione.**
- **Bergamo è una delle aree più inquinate d'Europa ed è ai primi posti in Italia per patologie tumorali.**

Regole per la compatibilità ambientale dell'aeroporto di Orio al Serio

Nel nostro Paese esistono norme precise a tutela del territorio e dell'ambiente e, anche per lo scalo di Orio al Serio, erano stati creati tutti i presupposti per garantirne la compatibilità ambientale, con l'importante contributo della Regione Lombardia.

Nella sua Relazione istruttoria, la Regione, aveva precisato: «... la presenza dell'aeroporto in un'area fortemente antropizzata richiede una pianificazione locale coordinata e un governo delle trasformazioni territoriali particolarmente rigoroso».

Decreto di V.I.A. n.677/2003

Valutazione Impatto Ambientale

- il Decreto VIA per l'aeroporto di Orio precisava che: il “**delicato contesto ambientale**” in cui esso è collocato “**richiede di identificare e quantificare la soglia massima che la struttura potrà raggiungere, nell'obiettivo di un ragionevole equilibrio con il territorio**” e autorizzava lo sviluppo dello scalo, a condizione che fossero «... ottemperate tutte le prescrizioni e raccomandazioni disposte dalla Regione Lombardia ...» «...le prescrizioni del presente decreto VIA sono soggette a **verifica di ottemperanza** da parte della **Regione Lombardia**».
- Un **monitoraggio accurato** avrebbe dovuto **impedire la mancata ottemperanza** alle prescrizioni.

Ma qualcosa non ha funzionato ...

PSA 2001, VIA 2003, Doc. autorizzat.2004/05	numeri previsti e autorizzati	situazione al 2015	situazione al 2019	PSA 2015-2030 scenario max ottimizzato
Unità di traffico (persone +merci)	6.174.650 Provvedimento autorizzativo Min.Trasporti 2005	11.502.745 (+ 86,29%)	13.478.737 (+ 118,29%)	17.000.000 pax (+ 175%)
movimenti annui	68.570 PSA e VIA 2003	76.078 (+ 10,95%)	86.113 (+ 25,58%)	126.835 (+ 85%)
popolazione con più di 60 decibel Lva	<u>al 2006</u> : 2.980 persone di cui solo 260 a BG <u>al 2015</u> : 2.673 persone	8.000 persone (+ 199%)	12.800 persone di cui 8.100 a BG (+ 379%)	5.200 persone (+ 95%) solite promesse?
rumore superiore a 60 decibel Lva	in nessun quartiere cittadino	in tutta Colognola,	a Colognola e Campagnola sud	a Colognola e Campagnola sud

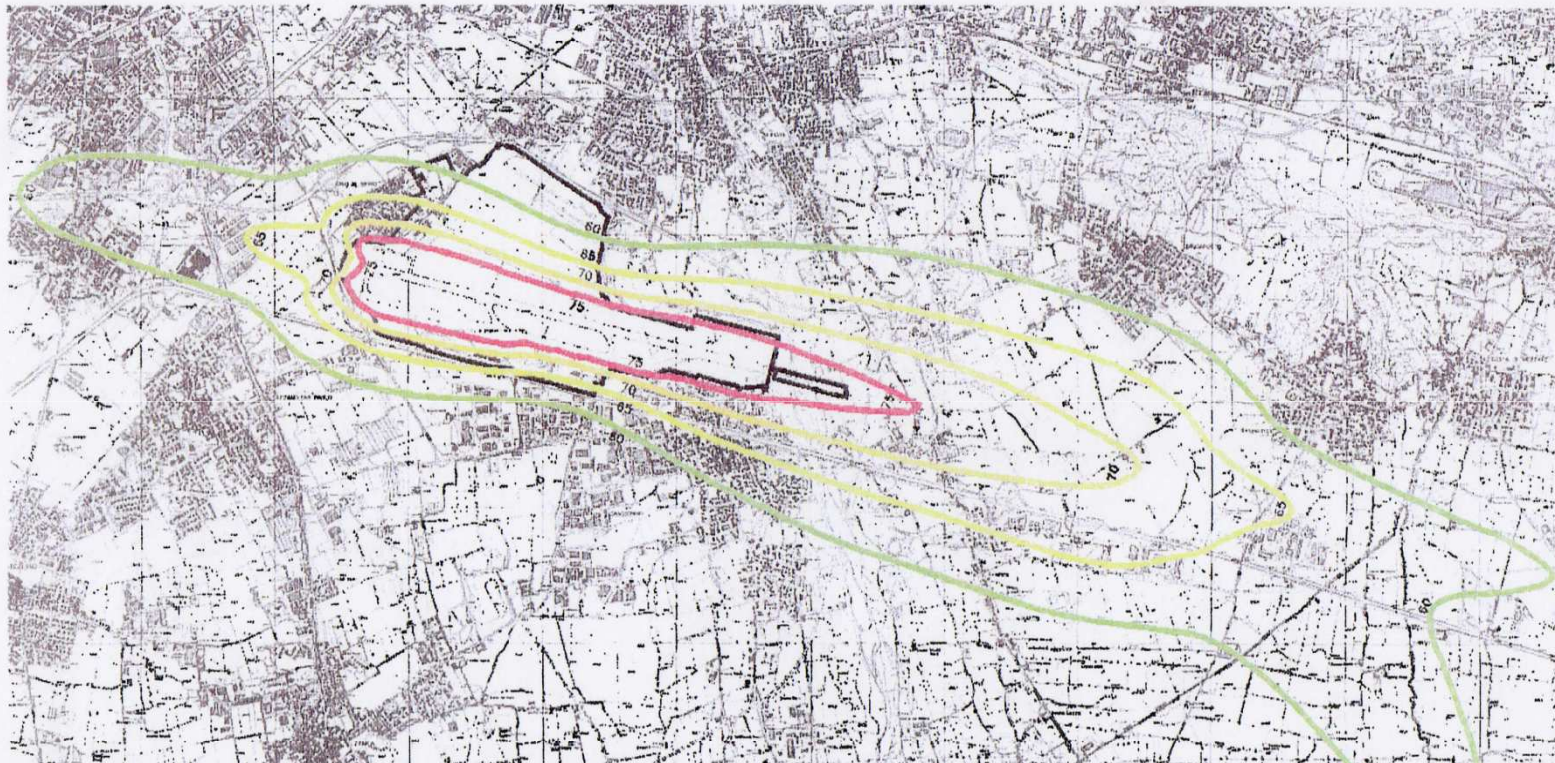
(Dati Assaeroporti e PSA 2015-2030)

Tutela dei quartieri residenziali

- Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, autorizzato dal decreto di VIA 2003, indicava chiaramente la necessità di **preservare** la città e **le aree più antropizzate dalle servitù aeroportuali**: tutti i quartieri residenziali dovevano essere esclusi dalle aree di rispetto e solo marginalmente lambiti dalla rotta di decollo.
- La **zonizzazione acustica** approvata dalla Commissione aeroportuale il 22.11.2010 aveva invece imposto al quartiere residenziale di **Colognola** la pesante servitù di “**zona di rispetto A**» e ne inseriva una parte nelle aree di rischio aeroportuale.

SCENARIO 2001 - CURVE ISOLIVELLO L_VA 24h

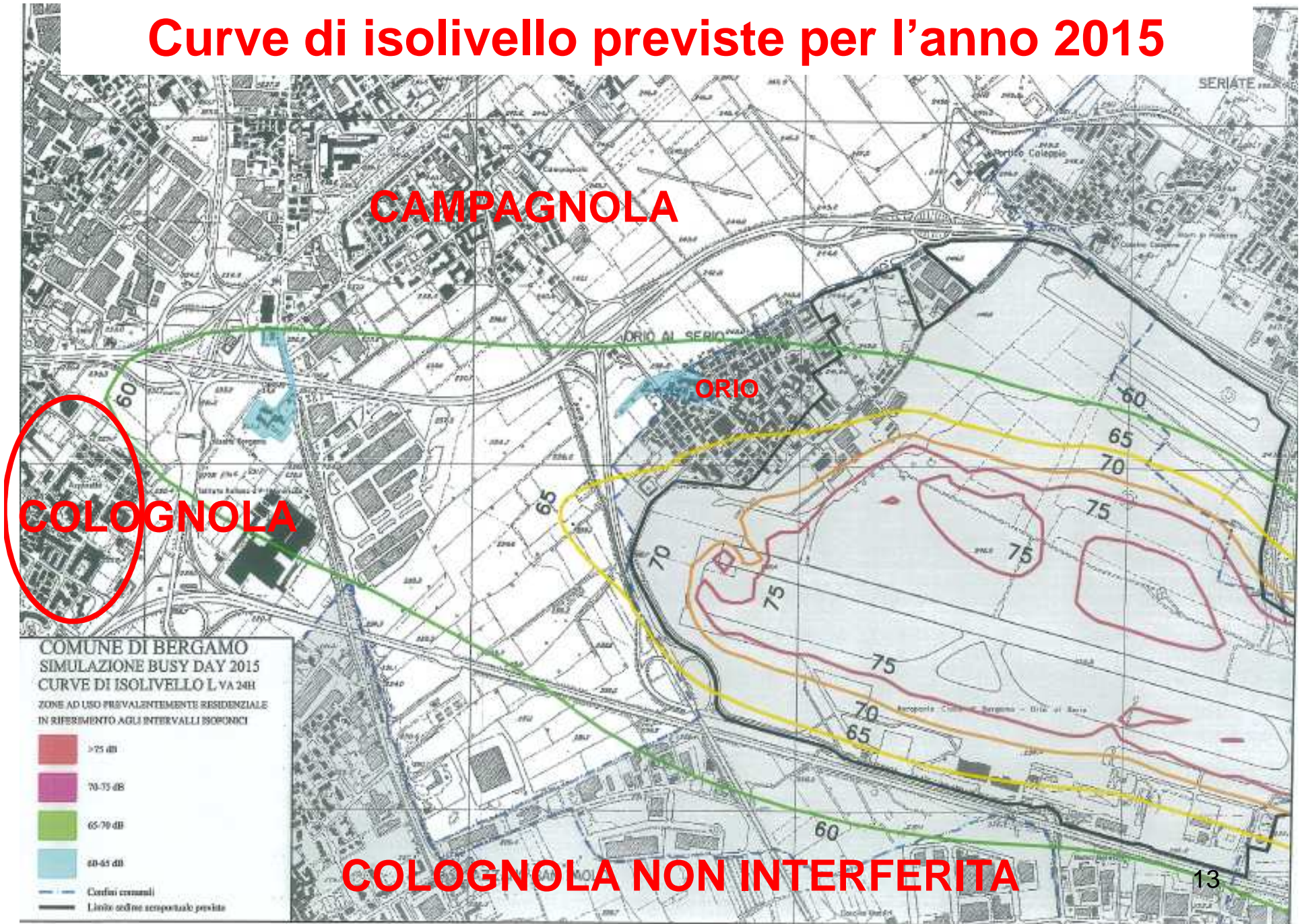
LVA [dBA]	>60	>65	>70	>75
Superficie Territoriale [Kmq]	18.94	8.53	4.11	1.81



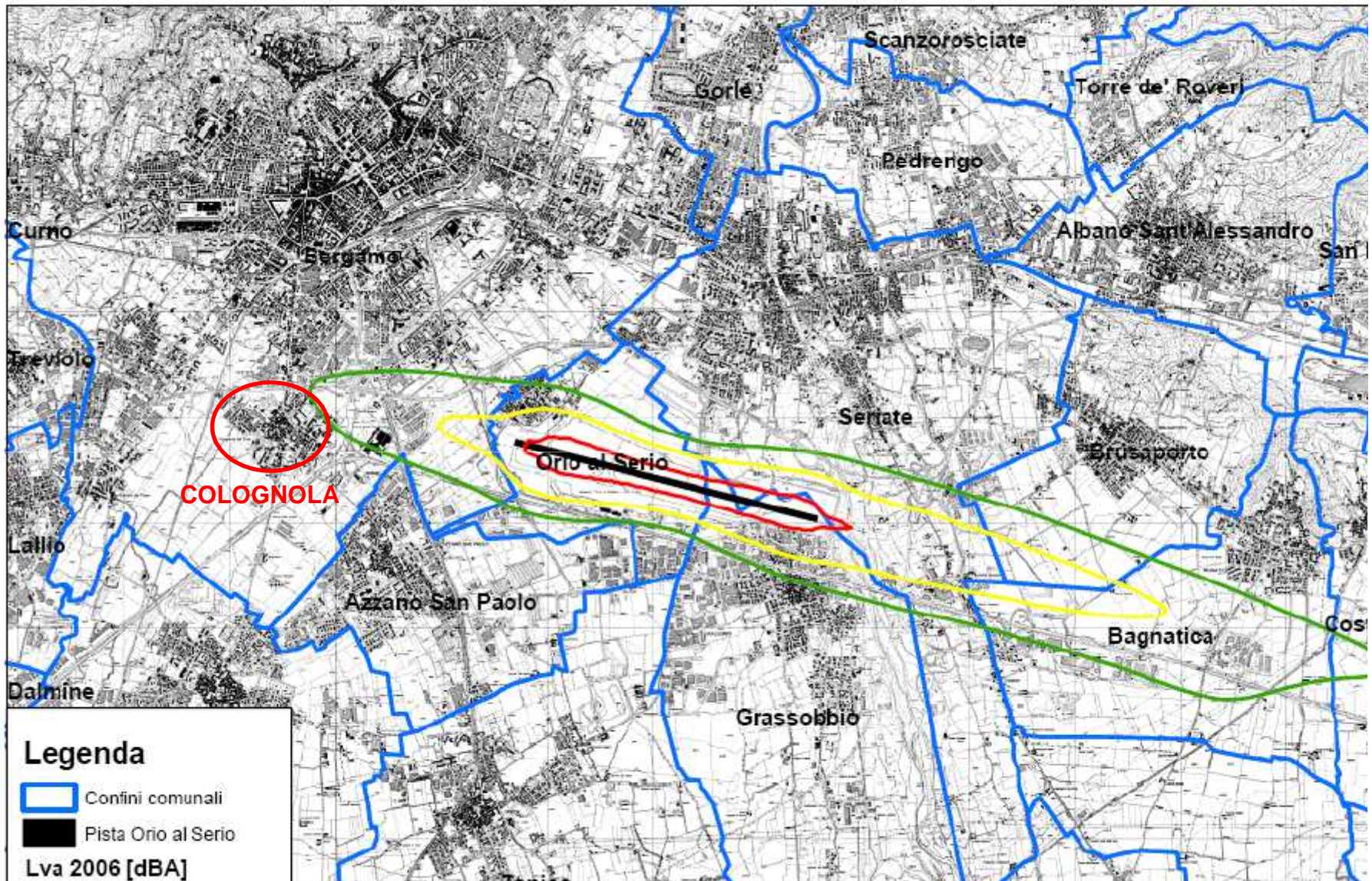
Curve di isolivello previste per l'anno 2001

La Delibera regionale n.12564/2003, a pag. 26, aveva previsto che
«...rispetto alla situazione del gennaio 2001 vi sarà nel 2005 e anche nel
2015, una riduzione dell'intorno aeroportuale del 50%».

Curve di isolivello previste per l'anno 2015



Clima acustico al 2006, monitorato da ARPA



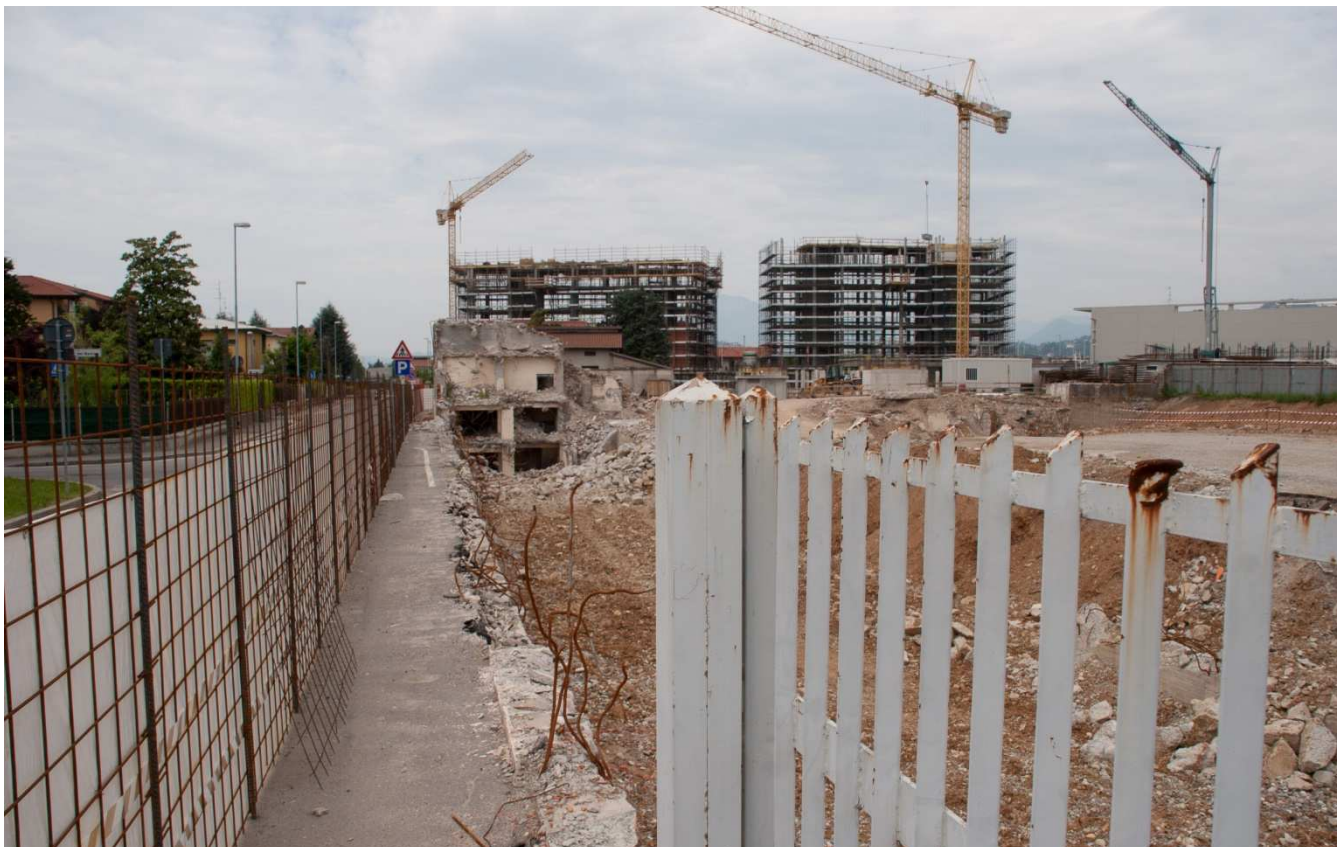
Fino al 2006 lo sviluppo rientrava nei limiti della VIA: gli scenari previsti risultavano rispettati. Le aree più urbanizzate non erano inter

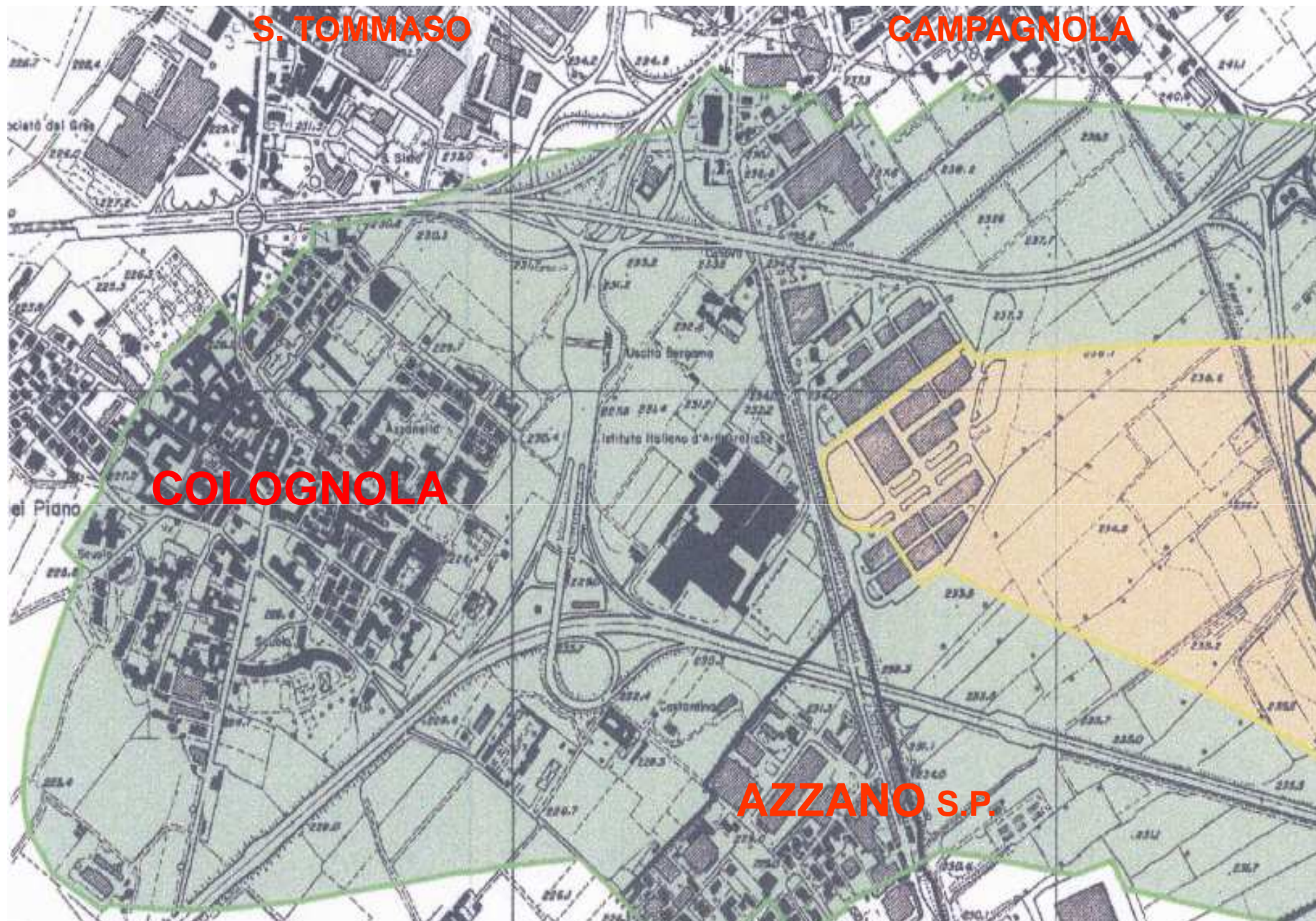
Voli low cost e sviluppo del Caravaggio

- Nel 2004 ebbe inizio la forte espansione dei voli low-cost Ryanair; il **traffico aumentò in modo esponenziale**, così come l'inquinamento acustico.
- L'incessante aumento dei voli rese necessario lo spostamento di un sempre **maggior numero di decolli verso la città** (più dell'80%).
- **Nel 2010** la Commissione aeroportuale **modificò la rotta su Bergamo**: si autorizzarono decolli disallineati rispetto all'asse pista e una virata a 1.195 piedi (anziché a 3.000 ft. come in precedenza).
- Tale misura **convogliò il traffico** in decollo **sul popoloso quartiere di Colognola**, condannandolo a diventare zona di rispetto aeroportuale A.

Cambio della rotta sulla città'

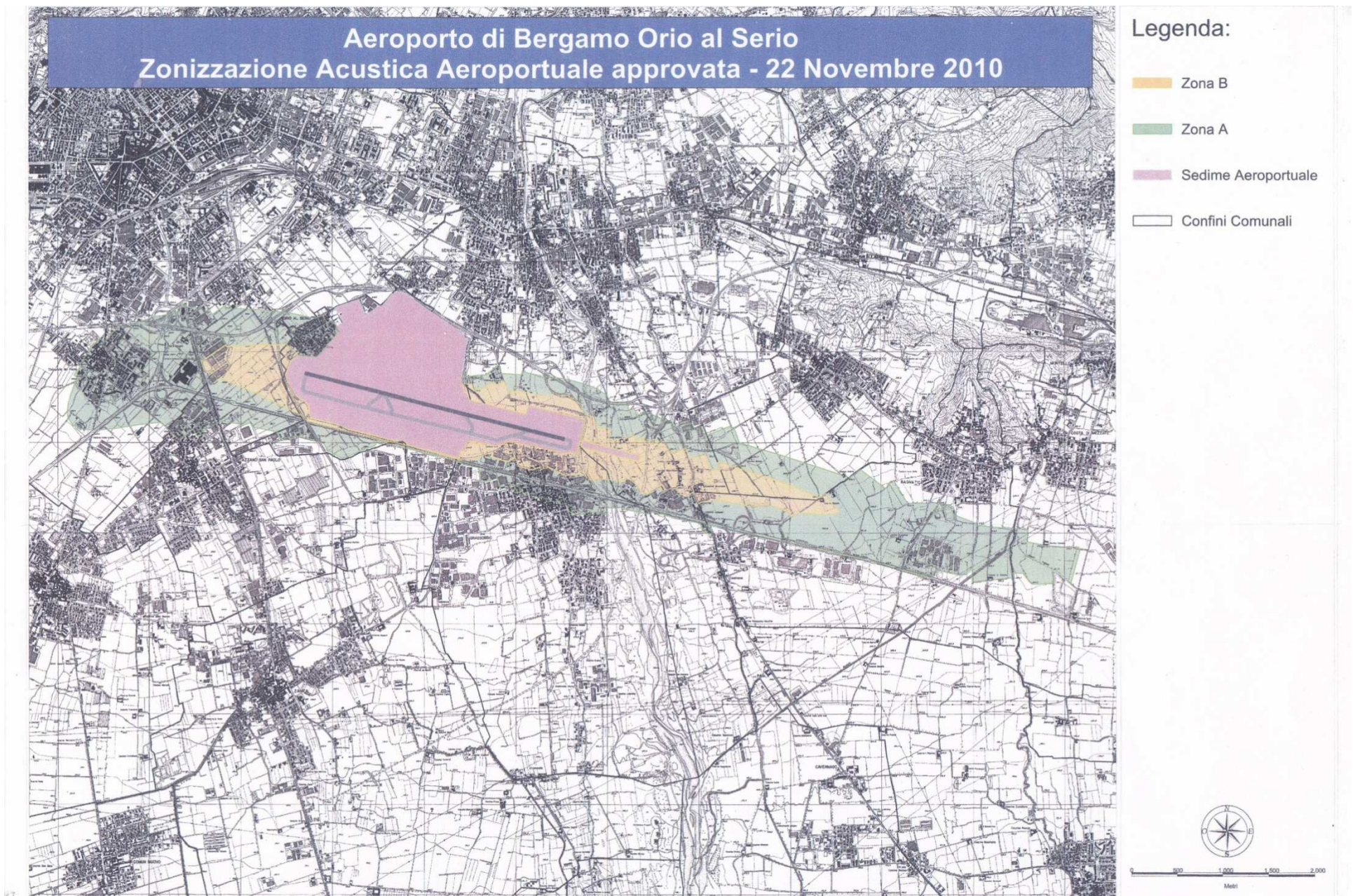
Da anni, nelle aree verdi a sud/ovest della città, in passato riservate al sorvolo degli aerei, è in atto un'intensa attività di urbanizzazione. **Le numerose concessioni edilizie rilasciate in tali aree potrebbero aver influito sulle scelte relative al cambio della rotta di decollo sulla città.**





ZONIZZAZIONE ACUSTICA 2010 – AREA OVEST

Mappa completa della zonizzazione 2010



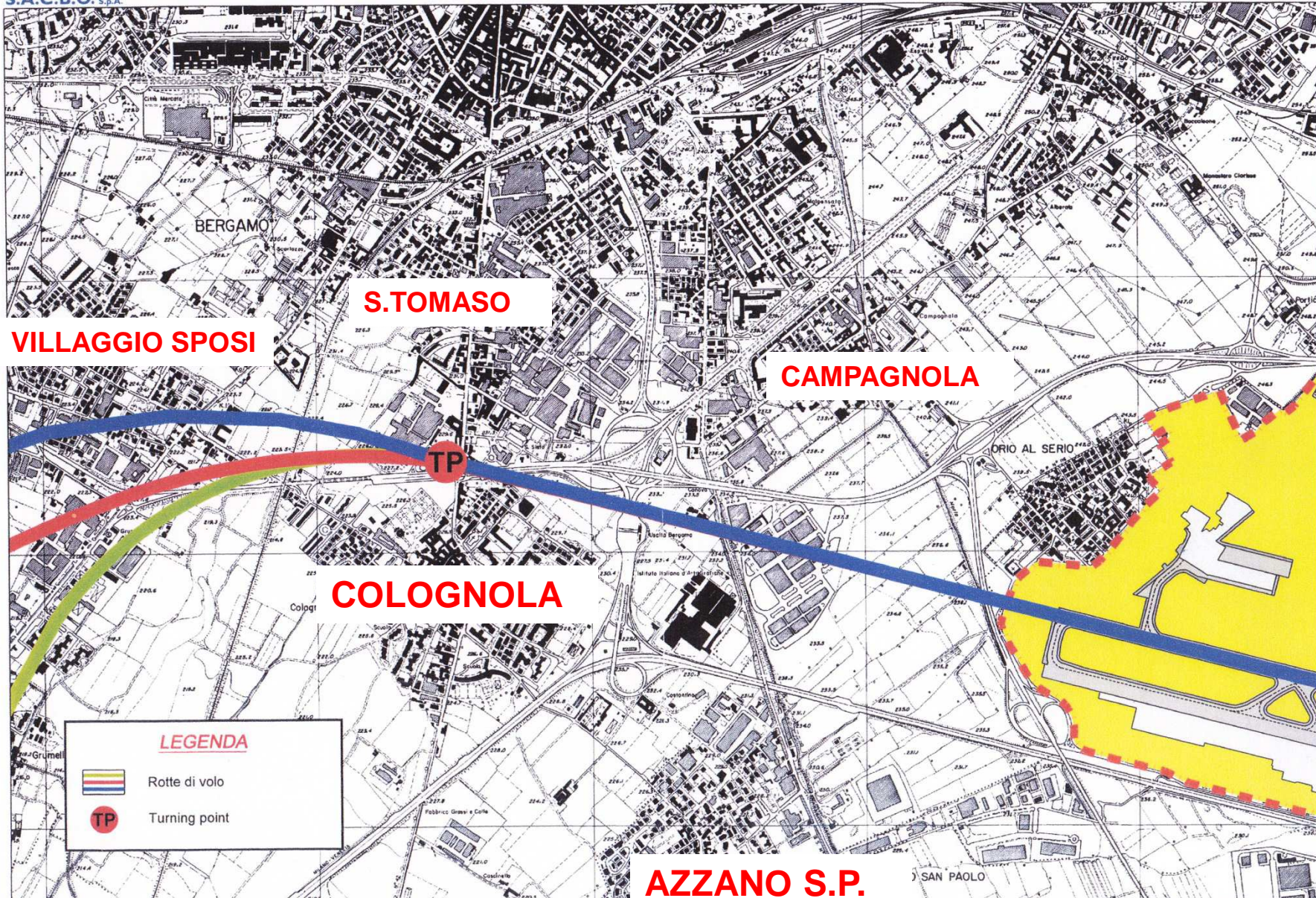
VECCHIE ROTTE OVEST seguite fino al settembre 2009

Orio al Serio International Airport
S.A.C.B.O. S.p.A.

ROTTI DI VOLO

Vecchie rotte

Fuori scala



LEGENDA

-  Rotte di volo
-  Turning point

AZZANO S.P.
a.p.s. - Osse. Nazionali 1/1/2000

Effetti del cambio rotta sulla città:

- Inserimento dell'intero quartiere di Colognola nell'area di rispetto aeroportuale A (con rumorosità compresa tra 60 e 65 db Lva).
- Coinvolgimento dei molti **siti sensibili del quartiere**: 5 scuole (frequentate ogni giorno da 2.000 studenti), due ospedali/RSA, una casa per disabili e altri luoghi tutelati per legge, dove il Decreto 14.11.1997 impone come limite massimo di immissione 50 Leq db(A).
- La virata stretta ed il sorvolo a bassa quota di Colognola crea forte **apprensione per la sicurezza delle persone**: le curve isorischio non sembrano tener conto del fatto che le rotte realmente volate non coincidono con le rotte nominali.

ITC B. Belotti una delle scuole di Colognola, frequentata da 1.200 studenti ogni giorno

Photo Silvio Scampo

Tracciati radar luglio 2013

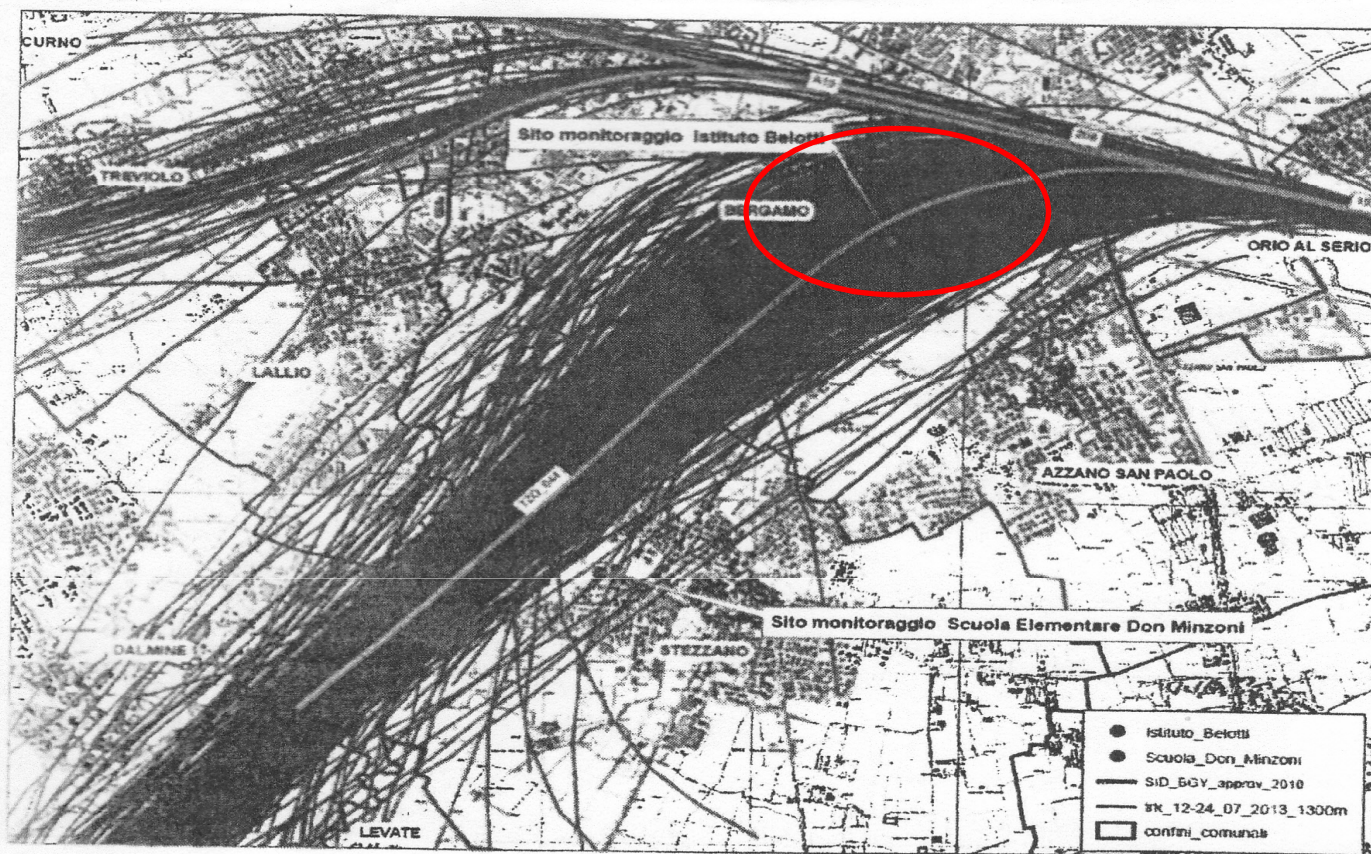
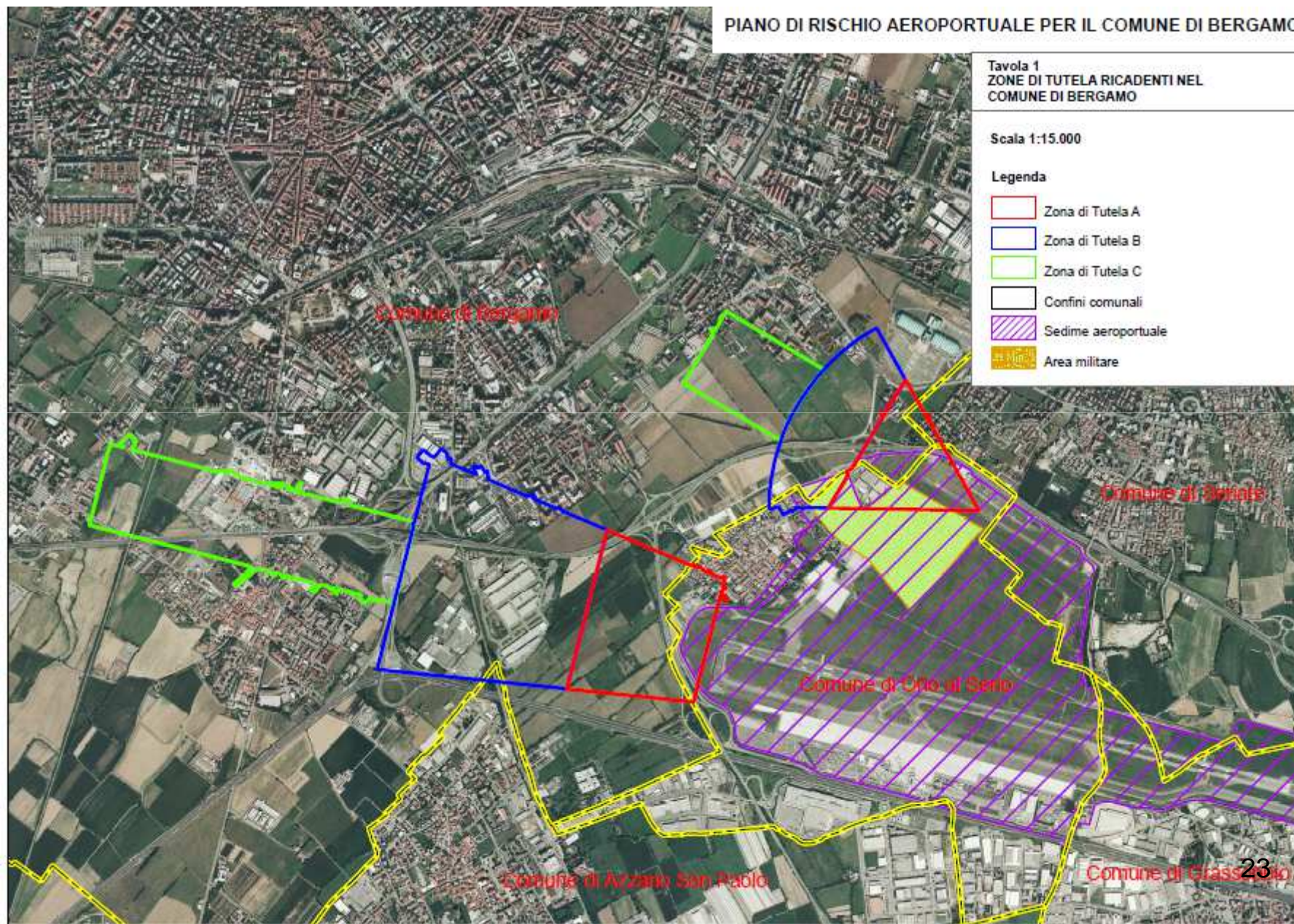


Figura 12: tracciati radar relativi al periodo 12-24 Luglio 2013 fino ad una quota di 1300m

La quasi totalità dei decolli è concentrata su Colognola: i suoi siti sensibili, sorvolati ogni giorno da più di un centinaio di aerei, che rischi corrono? Chi si prende la responsabilità di una situazione così grave? E si programma un ulteriore incremento del traffico...

PIANO DI RISCHIO sulla città di BERGAMO



Risk assessment

Strana contraddizione: i sorvoli sono sul quartiere ma le curve di isorischio gravano sull'area verde del cimitero



La posizione delle Istituzioni

- **Istanze e richieste d'intervento** da parte **dei cittadini**, rivolte a tutti i livelli istituzionali (Ministeri Trasporti e Ambiente, Regione Lombardia, Prefettura, Provincia e Comune di Bergamo) sono rimaste **inascoltate**.
- Anche le **risposte «ufficiali»** date ai Sindaci da Regione Lombardia e Ministero Ambiente in merito ai limiti del traffico aereo **non** sono state **convincenti** perché:
 - contraddicono quanto autorizzato dal Decreto direttorio 2005 e dal verbale della Conferenza dei servizi 2004;
 - hanno domandato proprio a Sacbo se fossero cambiati gli scenari previsti dal VIA 2003, cioè chiedono al controllato (il gestore dello scalo) di controllare sé stesso!

Che valore hanno decreti, leggi e sentenze passate in giudicato?

- Abbiamo posto la domanda in più sedi istituzionali, ma le **risposte** sono **mancate** o sono state **evasive**, talvolta genericamente rassicuranti.
- Noi cittadini ci chiediamo se in Italia **norme e decreti abbiano dignità di legge** o siano solo mere esercitazioni linguistiche.
- **Riusciranno le procedure di VAS e VIA a coniugare le esigenze dell'aeroporto con le istanze dei cittadini che da anni sono in prima linea per difendere la loro salute, la sicurezza, la qualità di vita ed il valore del loro patrimonio immobiliare? Al momento le esigenze dell'aeroporto e quelle dei cittadini sembrano inconciliabili.**

Compatibilità ambientale del Caravaggio

- La compatibilità ambientale di un aeroporto **non è un'utopia, è un obiettivo** che la legge persegue, è un **diritto dei cittadini** che i decreti VIA e VAS garantiscono.
- **Il rigoroso rispetto della normativa e del decreto VIA 2003** non avrebbe compromesso la vivibilità delle aree circostanti lo scalo bergamasco, né messo a rischio la salute e la sicurezza delle 50.000 persone che lì vivono. Anche la «protezione» di scuole e altri siti sensibili sarebbe stata assicurata.
- Sono stati invece **calpestati i limiti e le prescrizioni** della VIA 2003. La tattica del rinvio e degli impegni annunciati ma poi disattesi ha creato una sorta di **«deregulation»** che **ha permesso lo sviluppo incontrollato del Caravaggio**. Sembra quasi che le Istituzioni non siano state in grado di pianificare la crescita del Caravaggio tenendo conto delle ricadute ambientali.

L'autorità giudiziaria ha riconosciuto le ragioni dei cittadini

- Nel 2011 i cittadini hanno fatto **ricorso al TAR** di Brescia che, il 15.7.2013, **ha annullato la zonizzazione acustica aeroportuale del 2010.**
- Nel 2015 anche il **Consiglio di Stato ha confermato** quanto disposto dal TAR e imposto che la zonizzazione aeroportuale debba essere preceduta dalla **procedura di VAS**, perché la zonizzazione non è una semplice trascrizione dell'impronta acustica sul territorio, ma deve **tener conto del preuso del territorio stesso.**
- **E' paradossale comunque che i cittadini debbano adire alle vie legali per veder riconosciuti i loro diritti, costituendosi in giudizio contro Enti che, per dovere istituzionale, dovrebbero tutelarli.**

I titoli dei giornali si commentano da soli ...

L'ECO DI BERGAMO
GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 2013

Aeroporto, l'Enac sospende la Commissione con i Comuni

Dopo lo stop al Piano antirumore, ricorso al Consiglio di Stato
Ma i sindaci sono contrari al congelamento dei lavori del tavolo

Corriere della Sera - Giovedì 24 Ottobre 2013

Il vertice L'Ente annuncia ricorso dopo che il Tar ha bocciato le curve isofoniche. E i

Aeroporto, linea dura dell'Enac E il piano anti-rumori precipita

Di fatto, nessun risultato

- I giudici hanno riconosciuto le ragioni dei cittadini, ma di fatto **nulla è cambiato**: la quasi totalità degli aerei in decollo continua a sorvolare Colognola.
- Il Ministero dell'Ambiente, nel documento inviato agli Enti competenti il 9.6.2014, precisa che, **in assenza di zonizzazione acustica aeroportuale, vale quella comunale** (55 decibel Leq per Colognola).
- Fino all'approvazione della nuova zonizzazione acustica aeroportuale, Colognola vive quindi in una **situazione di illegittimità**, perché le centraline in loco rilevano valori superiori a 60 decibel Lva.
- La pianificazione ambientale è “sostenibile” solo quando valuta le peculiarità del territorio e costruisce in base ad esse. Inserire un quartiere residenziale in zona di rispetto aeroportuale non è ambientalmente sostenibile.

Sperimentazione di nuove rotte sulla città

- Per ridurre l'impatto acustico su Colognola, sono state attivate nel 2017 e 2018 due **sperimentazioni**, che prevedevano lo sdoppiamento della rotta sulla città. Le simulazioni (validate da ENAV ed ENAC) stimavano una riduzione degli esposti al rumore di circa 2.500 unità.
- Entrambe le **operazioni sono fallite**, sembra a causa di:
 - mancato rispetto delle rotte nominali, per la difficoltà dei velivoli a seguire la nuova rotta PRNAV
 - consistente aumento dei movimenti aerei nel periodo successivo alla data di formulazione delle stime
 - «aggiustamenti vari» fatti dalla Commissione aeroportuale (per accogliere le istanze dei politici locali) che hanno vanificato la diversificazione delle rotte .

Fallimento delle sperimentazioni

- Le sperimentazioni hanno fatto emergere in tutta la sua gravità il **problema della compatibilità ambientale** del Caravaggio.
- Le **tensioni fra i vari quartieri della città**, pronti a difendere i loro «privilegi» o a rivendicare i loro diritti, sono state molto forti, anche se smorzate dai toni pacati dei media bergamaschi.
- La **politica locale ha affrontato il tema** dello sviluppo aeroportuale, **senza** purtroppo **coglierne la gravità per alcuni territori**, che esigerebbe un attento esame ed una conoscenza approfondita che molti non hanno, né della normativa, né degli aspetti tecnici del problema.

Effetti del fallimento

- Il fallimento delle sperimentazioni fa cadere uno dei presupposti del PSA 2015-2030: la diversificazione delle rotte sulla città.
- Se non si troveranno valide alternative, con la concentrazione dei decolli sull'unico corridoio che sovrasta Colognola, **l'impatto sul quartiere residenziale sarà ancora più pesante** del previsto e parte di esso potrebbe addirittura diventare zona di rispetto B.
- La possibilità di **declassare un quartiere residenziale** a zona di rispetto aeroportuale **è inaccettabile** ed in contrasto con tutta la giurisprudenza che sancisce la priorità del preuso del territorio e della tutela della popolazione, rispetto a qualsiasi attività economica.

Scenario di minimo impatto: obbligo di legge

- Il capro espiatorio dello sviluppo del Caravaggio continua ad essere **Colognola!**
- Tale **situazione è illegittima e discriminante:**
 - non si può disattendere la legge
 - non ci possono essere cittadini di serie A e di serie B
- La normativa impone di individuare lo «*scenario di minimo impatto*» prima di definire la zonizzazione acustica aeroportuale
- Solo un'adeguata redistribuzione e diversificazione delle rotte può ridurre il numero degli esposti oltre i 60 db Lva, distribuendo l'inquinamento acustico in modo meno impattante per ciascuna zona, seguendo la prassi internazionale.

Regolamento UE n. 598/2014

- Il Regolamento sottolinea che: “Lo **sviluppo sostenibile** è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti... (esso) richiede l’adozione di una serie di **misure intese a ridurre l’impatto acustico** dei velivoli **negli aeroporti dell’Unione**. Tali misure dovrebbero attenuare la zona di rumore nell’area attorno agli aeroporti dell’Unione al fine di **mantenere o migliorare la qualità di vita degli abitanti vicini** e **promuovere la compatibilità tra attività aeronautiche e aree residenziali**, in particolare laddove sono coinvolti voli notturni”.
- Nel documento, la priorità riservata a territorio e popolazione è espressa anche dall’**ipotesi di introdurre restrizioni operative**.

Contenimento e abbattimento del rumore

- L'Associazione Colognola per il suo futuro ritiene **improponibile un ulteriore sviluppo dello scalo** di Orio al Serio, anzi ne auspica il ridimensionamento, per garantire veramente la compatibilità tra aeroporto e territorio.
- Da parte dei Ministeri è necessaria un'attenta valutazione delle criticità del Caravaggio e della sua abnorme crescita. Dovrebbero essere applicate le stesse disposizioni di legge che hanno portato a redigere il «**Piano d'intervento per il contenimento e l'abbattimento del rumore**» dell'aeroporto di Ciampino, realtà molto simile a quella di Bergamo.
- È improcrastinabile una **ridistribuzione del traffico aereo su tutto il sistema aeroportuale lombardo**, dove ci sono scali sottoutilizzati (**Malpensa**) o inutilizzati (**Montichiari**).

Art. 41 della Costituzione italiana

- Pur consapevoli dell'importanza delle attività economico/produttive, che costituiscono il motore della società, rileviamo che esse non possono prevalere sulla tutela dei diritti inalienabili dei cittadini, come recita **l'art. 41 della nostra Costituzione:**
- ***“L'attività economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recar danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La Legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali.”***



DI

CO



ATTERRAGGIO SU COLOGNOLA

SVILUPPO AEROPORTUALE: LIMITI ALLA CRESCITA - PASSARE DA AEROPORTO LOW-COST A CITY AIRPORT

- Vantaggi della presenza del low-cost per i residenti
 - Ottima accessibilità al resto dell'Europa
 - Possibilità di collegamenti in giornata per viaggiatori business
 - Prezzi dei biglietti
- Vantaggi presenza low-cost per struttura ricettiva
 - Investimenti specifici
 - Riduzione del rischio di lungo periodo
- Sviluppo aeroportuale
 - Limiti della crescita
 - Passare da aeroporto low-cost e *city airport*
- Necessità osservatorio permanente per verificare l'impatto di azioni coordinate aeroporto - territorio

Slide finale dell'intervento dell'ing. Paleari, direttore scientifico di ICCSAI, al convegno "La mobilità aerea, il volo low cost, il ruolo dell'aeroporto nelle funzioni urbane" – Bergamo 3.12.2009.

Pubblicità per l'aeroporto Caravaggio, fatta nel 2013 dal gestore aeroportuale. I cittadini hanno completato il poster con il loro commento.

